



EL AREA METROPOLITANA DE CORDOBA (Argentina)

Por José Luis Ramos*

Tanto desde el punto de vista teórico, como desde el punto de vista práctico, las proposiciones técnicas para analizar o solucionar mediante determinadas pautas el crecimiento y ordenamiento de la ciudad se respaldan en ciertos enfoques específicos, los cuales, cada uno por su lado, intentan esclarecer y poseer la verdad sobre el problema. Así es, que los que se basan en una visión funcionalista de la ciudad pregonan —en forma constante— por organizar correctamente la ubicación de las distintas actividades urbanas (viviendas, industrias, comercio, etcétera) y relacionar las mismas por intermedio de un eficiente sistema de transporte; por ejem-

plo, mientras que los que confían en un respaldo de carácter ecológico no dejan de plantear que las soluciones pueden encontrarse solamente mediante la eliminación de la contaminación ambiental, la producción de ciertos equilibrios ecológicos en las relaciones población y territorio, etc.; tampoco hay que ignorar a aquellos que, recurriendo a enfoques del tipo de las utopías humanísticas de principios de siglo, llegan a plantear que la solución está en realizar varios anillos de circunvalación, que separen y diferencien netamente las actividades urbanas, todo ello envuelto en grandes masas arbóreas, las cuales deberán preservar el tamaño poblacional de la ciudad, derivando los excesos de crecimiento a ciudades satélites periféricas.

En fin, se podrían seguir enumerando fundamentos teóricos y prácticos que han apoyado determinadas elaboraciones a nivel técnico; no obstante, todo ello llevaría solamente a reafirmar con mayor énfasis que todos estos enfoques son parciales y carecen de vigencia en tanto y en cuanto no estén respaldados por claras definiciones políticas. Estas definiciones políticas deben ser capaces, a su vez, de transmitir los grandes postulados de una política nacional a nivel urbano e implementar los mecanismos de

* Este artículo ha sido desarrollado con la colaboración de la Arq. Marta E. Carrozzi, tomando como base:

Ramos, José Luis. Exposición sobre "El Area Metropolitana de Córdoba". Reunión Internacional sobre Gestión Municipal de Areas Metropolitanas. Mar del Plata, Argentina. Diciembre de 1975.

Ramos, José Luis. El Ordenamiento y Desarrollo de la Ciudad de Córdoba. ¿Un problema de falta de política? Art. publicado en el diario "La Voz del Interior". Córdoba, Argentina. Noviembre de 1975.

Ramos, José Luis (con la colaboración de Marta E. Carrozzi). El Area Metropolitana de Córdoba. Revista de F. A. S. A. (Federación Argentina de Sociedades de Arquitectos).

gestión que la lleven adelante. Desde esta perspectiva, ¿qué es lo que ha pasado concretamente en el caso de la ciudad de Córdoba? Para responder esta pregunta se van a tener en cuenta los siguientes aspectos: la ciudad de Córdoba en el sistema de centros urbanos, su proceso de metropolización, las características de la institucionalización del proceso de planificación, los convenios importantes de carácter interjurisdiccional y los efectos físicos de las acciones de planificación, incluyendo en las conclusiones algunas comparaciones con otras áreas metropolitanas.

1. La ciudad de Córdoba en el contexto nacional y regional

A los efectos de ubicar a la ciudad de Córdoba (Argentina) y su área metropolitana en un contexto más amplio, cual es el del sistema de centros urbanos a nivel nacional, se van a señalar algunos aspectos históricos que hacen al proceso de conformación del mismo y, por ende, definen los condicionantes que han generado el asentamiento objeto de este análisis: la ciudad de Córdoba y su área metropolitana.

1.1. Proceso de urbanización

En la época colonial, la estructura monopolística del comercio exterior, y la orientación del proceso productivo hacia la explotación de recursos minerales, provocó cierto equilibrio interno en el tamaño de los centros urbanos del área Sur del centro, de la cual se conformaría posteriormente el territorio nacional. Estos se generan como centros administrativos y de trasbordo del servicio de transporte interurbano que, fundamentalmente, vinculaba el centro administrativo del área citada - Buenos Aires - y el Noroeste, asiento de la explotación minera exportada al Perú con destino a la Metrópoli. Dentro de este proceso surge la ciudad de Córdoba como núcleo de trasbordo, convirtiéndose posteriormente en un centro de servicios terciarios del área de influencia.

La declinación del sector extractivo, y el comienzo de una actividad pecuaria en escala, valoriza la presencia de Buenos Aires, situación que se agudiza por la demanda de alimentos provocada por la Revolución Industrial y el desarrollo del transporte marítimo y terrestre, condicionando la importancia del puerto de la capital nacional y permitiendo el abastecimiento de los países centrales a través de una red ferroviaria en forma de abanico convergente hacia dicho puerto. Esta situación se consolida aún más con el aprovechamiento de las economías externas y de escala generadas en el gran Buenos Aires durante el proceso de industrialización para sustituir las importaciones (período que se inicia aproximadamente en 1930) y, posteriormente, por la incorporación del capital extranjero y su tecnología a la gran empresa, funda-

mentalmente en las ramas pesadas y semipesadas de la industria. El litoral, favorecido por esas grandes inversiones, configura un área urbanizada con un centro principal: Buenos Aires, el cual actúa como foco de atracción en relación al resto del país, en un proceso que comienza aproximadamente en 1950. Córdoba, con su condición especial de polo mediterráneo, atempera este desarrollo centrífugo del área mencionada, fortaleciéndose como consecuencia de una cierta política de localización industrial. Esta se ve favorecida por la localización de la Fábrica Militar de Aviones, que incorpora a las economías de aglomeración una mano de obra especializada que, conjuntamente con la capacidad energética y las condiciones de accesibilidad del centro urbano, permitirá el asentamiento de la industria automotriz. Así, el equilibrio del sistema de centros urbanos que se visualizaba en la época colonial va transformándose en una estructura macrocefálica, que, en términos de población, se manifiesta actualmente de la siguiente manera * (Plano 1):

Buenos Aires (AM)	8.435.840
Rosario (AM)	806.942
Córdoba (AM)	790.508
(Dpto. Capital)	801.771 **
La Plata (AM)	478.666
Mendoza (AM)	470.896
Tucumán (AM)	366.392
(Ciudad 321.567)	
Santa Fe	244.655
Mar del Plata	302.282
San Juan (AM)	217.514
(Ciudad 112.582)	
Bahía Blanca	182.158

* Datos extraídos del Censo Nacional de Población, Familias y Viviendas, 1970. INDEC, noviembre 1973.

** Censo Nacional de Población, Familias y Viviendas, 1970. Departamento Capital - Municipalidad de Córdoba - Dirección de Estadística - Tomo I. Serie A N.º 1, abril 1971.

Esta situación, a nivel nacional, se repite en la región y el peso de la ciudad de Córdoba en relación a los otros centros urbanos de la misma, como dentro de los límites provinciales, tiene una importancia significativa.

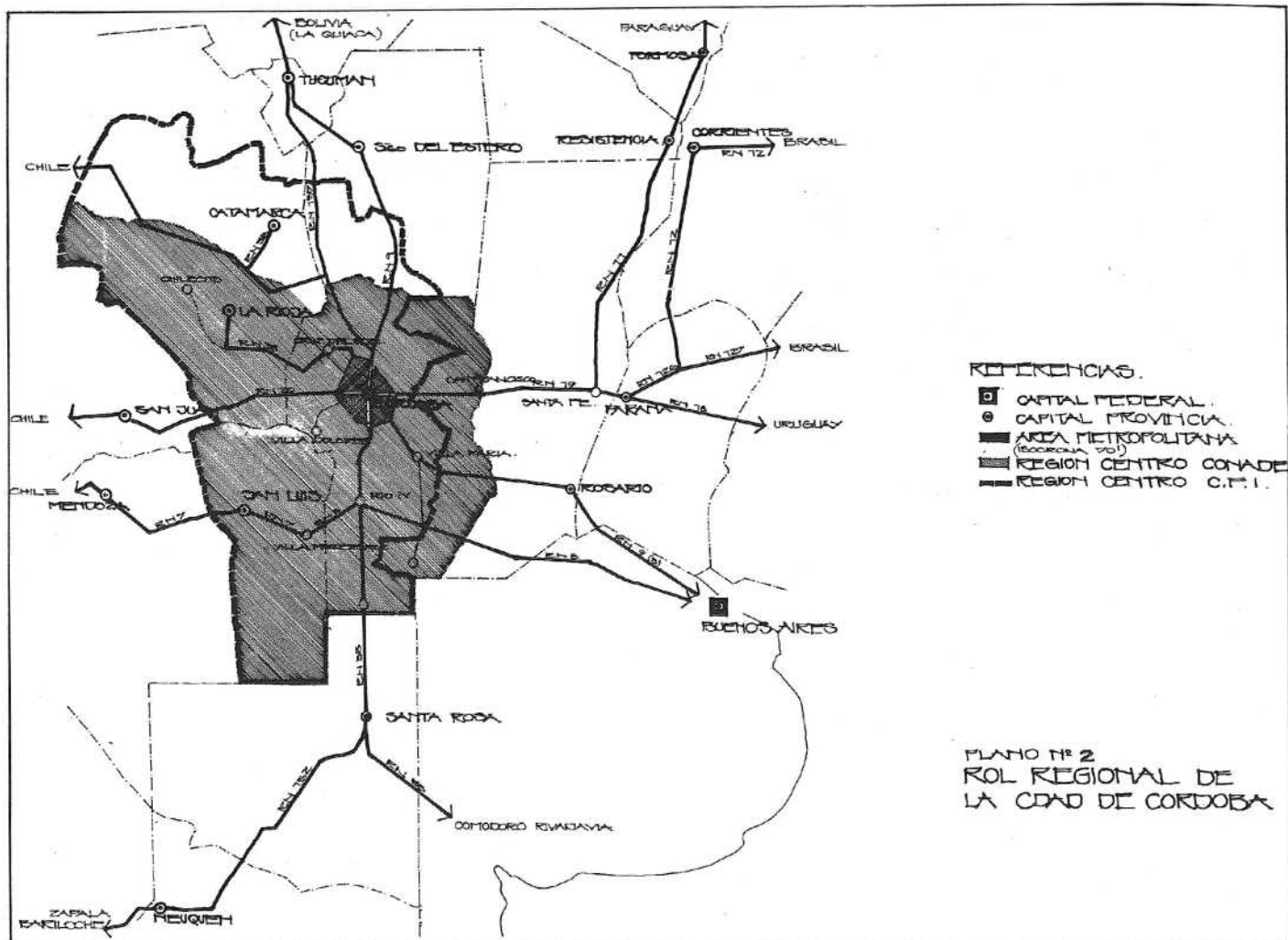
A nivel provincial:

Córdoba (AM)	790.508
Río Cuarto	88.852
Villa María	56.087 ***
San Francisco	48.896 ***
Cruz del Eje	23.401
Villa Dolores	19.010

A nivel regional:

Córdoba (AM)	790.508
Río Cuarto (Cba.)	88.852
Catamarca (AM)	64.410
Villa María (Cba.)	56.087 ***
San Luis	50.771
San Francisco (Cba.)	48.896 ***
La Rioja	46.090
V. Mercedes (S. Luis)	40.052

*** Estos datos corresponden a la ciudad y algunas pequeñas poblaciones colindantes.



de metropolización, cuya problemática sustancial es necesario analizar. Este proceso de metropolización puede definirse en el caso de la ciudad de Córdoba en los siguientes términos*:

2.1. Análisis de los elementos

a) En primer lugar, la ciudad de Córdoba es el centro urbano de mayor importancia a nivel

* Caracterización efectuada en base a ciertos criterios elaborados por un grupo de expertos de las N. U. reunidos en Toronto (Canadá).

a) Presencia de una ciudad principal o de una aglomeración de ciudades en una zona urbana contigua o vías de expansión rápida;

b) existencia de una concentración de funciones económicas, sociales, culturales y administrativas;

c) presencia de una densidad importante cuya tasa crece rápidamente y cuyos ingresos provienen de trabajos no agrícolas;

d) la existencia de una vasta gama de ocupaciones que exigen una especialización;

e) el dominio (o gravitación) por parte de la ciudad central de la vida económica, social, cultural y política de la región y a veces del mismo país;

f) la presencia de un nudo de carreteras, ferroviario, aéreo, etc., de importancia;

g) rápido crecimiento de la demanda por vivienda, servicios e infraestructura;

h) zona inmigrante desde áreas rurales.

FUENTE: José Luis Ramos y otros. Diagnóstico Preliminar de la Región y el Área Metropolitana de La Paz. La Paz (Bolivia), febrero de 1975.

de la región centro del país y el tercero a nivel nacional (tal como se especifica en el punto anterior), con una expansión rápida y sostenida como puede observarse en su crecimiento demográfico y suelo urbano ocupado (la tasa media anual de crecimiento fue de 29,3 por 100 para el período 1914-47; 30,6 por 100 para el período 1947-60 y 31 por 100 para la década de 1960-1970; mientras los coeficientes para el total del país fueron en los mismos períodos de 20,4 por 100, 17,2 por 100 y 15,4 por 100**. Por otra parte, en el período 1940-70, la superficie urbanizada se ha incrementado en un 300 por 100, con un aumento de población de aproximadamente del 256 por 100***. (Cuadro núm. 1).

b) Existe en ella una concentración de funciones económicas, sociales, culturales y administrativas de alcance provincial, regional y na-

** FUENTE: Dirección de Estadísticas y Censo - Municipalidad de Córdoba.

*** Datos elaborados a partir del cuadro n.º 2-8. Expansión urbana-período 1940/70. Estudio de Transporte Masivo-UNC. Cabe aclarar que la superficie urbanizada considerada excluye superficies significativas como parques, playas de F. C., etc., siendo los valores correspondientes a los años citados de 311.314 hab. y 796.335 hab. y de 4.095 Has. y 12.645 Has., respectivamente.



Córdoba
(Argentina)

CUADRO NUM. 1

AÑOS	POBLACION	SUP. URBANA * HA.	SUP. AREAS Significativas	SUP. URBANA (M ²) Población (hab.)
1940	311.314 **	4.095	627	131,55
1957	532.450 **	9.545	1.951	216,10
1965	684.840 ***	10.830	2.260	158,15
1970	796.335 ***	12.645	2.338	158,80

* La superficie urbanizada excluye las áreas significativas.

** Población 1901-70 Estadísticas Demográficas y Vitales - Dirección General de Estadísticas y Censos e Investigación - Córdoba 1965.

*** Schulthess y Miretti - Proyecciones de población para la ciudad de Córdoba 1960-2000. A.P.U. Octubre, 1969.
FUENTE: E.T.M. (Estudio Transporte Masivo). Cuadro Núm. 2-8 período 1940-70. Expansión Urbana. Informe Parcial 5.º cuatrimestre. Agosto, 1974.

cional. (Pueden citarse como de mayor relevancia la industria automotriz. U.N.C., CONADE - Región Centro, D.N.V., D.P.V., M.O.P., E.P.E.C., etcétera, servicios hospitalarios especializados y otros).

c) La densidad de población es importante (1.390 hab/km²)*, con una masa total del orden de los 900.000 habitantes estimados para 1975 y con una estructura del empleo en la cual sólo el 1,1 por 100, en el año 1973, está afectada al sector primario.

d) La existencia de una vasta gama de ocupaciones en relación a la concentración de funciones que se observa en el centro urbano.

e) La absorción del 38,65 por 100 de la población provincial, como así también del 49 por 100 del total de empleos en el sector secundario y del 33,5 por 100 de la población económicamente activa, lo cual configura un centro dinámico y de servicios de gran gravitación en el área que genera y recibe una alta proporción de flujos de bienes y servicios.

f) Los flujos antes citados se canalizan por un importante sistema de medios y vías de comunicación, ya que la ciudad de Córdoba por su posición geográfica y su importancia relativa desde el punto de vista demográfico y económico (polo de la región centro) constituye un nodo de articulación entre las diferentes áreas a nivel nacional.

g) El acelerado y sostenido incremento de la población ha generado una demanda de servicios e infraestructura que, si bien a nivel de la provisión de energía eléctrica, alumbrado público y agua corriente** cubren la casi totalidad del asentamiento, presenta serios déficits en cuanto a cloacas y gas.

* El gran Buenos Aires tiene una densidad promedio de 1.462 hab/Km², si bien algunos departamentos del mismo son mucho más densos.

** Parte de este servicio no está cubierto por O.S.N., haciéndose la prestación por tanques sobre-elevados. (O.S.N., 60 por 100; tanque, 85 por 100; pavimento, 75 por 100; gas, 22 por 100; y cloacas, 15 por 100, según datos estimados por la Asesoría de Planeamiento Urbano (APU), Municipalidad de Córdoba).

h) De acuerdo a la información existente (período intercensal 1947-60), la provincia de Córdoba presenta un saldo de emigración neta (o sea, que las salidas de personas de los límites provinciales ha sido mayor que el flujo de inmigrantes; no obstante la tasa de crecimiento de la población en dicho período es positiva), salvo en cuatro departamentos que acusan saldos positivos de migración, entre ellos, el departamento capital. Cabe destacar que la "ciudad de Córdoba presentó una verdadera explosión demográfica, alcanzando una tasa de crecimiento en el período intercensal del 51,5 por 100, que sólo en contados casos ha sido superado en otras áreas del país*.

2.2. Problemática que se presenta en el área

En conclusión, puede afirmarse que todos los factores socio-económicos, demográficos y físico-espaciales enunciados han contribuido a la formación de un importante centro urbano, cuyo asentamiento se manifiesta más allá de los límites jurídico-administrativos de la ciudad de Córdoba, integrando poblaciones, cuyo nivel de interrelación con el núcleo es similar, tanto funcional como económicamente, al que se produce entre las propias áreas urbanas. Adoptar medidas (normativas y administrativas) en un área que excede el ámbito territorial del municipio plantea una problemática específica jurídico-institucional propia de las "áreas metropolitanas" y que debe ser tenida en cuenta en cualquier propuesta de desarrollo urbano. (Plano 3).

3. Institucionalización de la gestión de planificación **

Si bien, pueden haber existido esfuerzos anteriores tendentes a regular el ordenamiento fi-

* Lic. Walter E. Schulthess, Cont. Roberto F. C. Giuliodori: "Movimientos migratorios. Provincia de Córdoba". Dirección General de Estadística, Censos e Investigaciones. Diciembre, 1968.

** Fuente de información: Informes de los Equipos Técnicos elevados al D. E. y Ordenanzas respectivas.



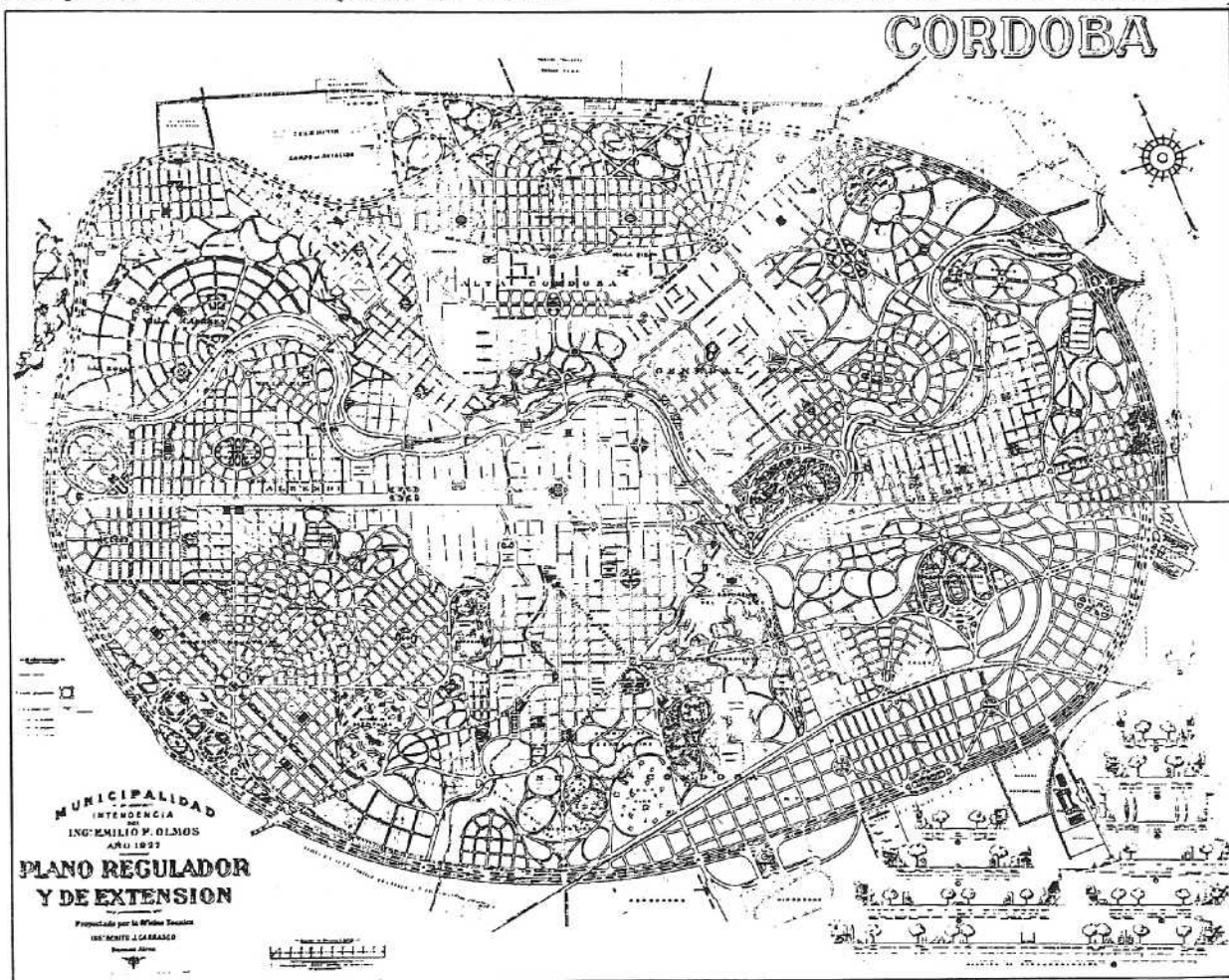
Córdoba (Argentina)

sico de la ciudad ***, los intentos globales de su institucionalización se inician en septiembre de 1954 cuando el Departamento Ejecutivo Municipal (Ordenanza núm. 4.307) fue autorizado para formular el Plan Regulador de la Ciudad, designándose al director del equipo técnico. En cumplimiento del convenio entre la Municipalidad y el Ministerio de Obras Públicas, fueron designados los respectivos delegados. La ordenanza citada otorgaba la facultad de realizar acuerdos o convenios con las reparticiones públicas, contratar personal especializado, hacer reservas del presupuesto e, inclusive, supeditar las ordenan-

colaboró con el proyecto de sistematización del Río Primero, confeccionó el plano de sistematización de la zona de La Cañada, definió la localización de la Ciudad Universitaria y fijó áreas especiales como las zonas de aeropuerto, cementerios, etc.

Este equipo fue disuelto en 1958, y los Lineamientos Generales del Plan Regulador de la ciudad de Córdoba fueron actualizados en la Oficina de Planificación del Ministerio de Obras Públicas, Turismo y Asuntos Agrarios.

Con estos antecedentes, en marzo de 1962 se decreta la creación del Consejo Municipal de



zas municipales a la actuación del Plan Regulador.

Los estudios permiten la confección de un primer Plan Piloto en el que se sintetizan los lineamientos del Plan Regulador. Con la participación de la Dirección Provincial de Hidráulica y la Dirección Municipal de Pavimentos, Cercas y Veredas, se definió la traza del anillo externo de cintura, integrando el equipo técnico diversas comisiones: Asesora Municipal; Edilicia, de Reglamentación de Urbanización del Centro Histórico y estudio del nuevo Código de Edificación. Asesoró a reparticiones municipales y provinciales sobre problemas técnicos urbanos,

Planificación Urbana de la ciudad de Córdoba y el Departamento Técnico (Dec. Ord. núm. 540) en el año 1962, concebido como un órgano de apoyo técnico del D.E. y sus secretarías, dependiendo administrativamente de Secretaría General.

El citado Consejo se integra por el intendente municipal en carácter de Presidente, los secretarios del D.E. y el director asesor del Estudio Técnico. Este Departamento Técnico dependiente del Consejo se conforma con un Director-Asesor en carácter de titular, un cuerpo de Estudios y Proyectos, una Secretaría Administrativa y los Asesores Técnicos e Investigadores, dependiendo de dicho departamento una oficina de controlador urbanístico (personal técnico-administrativo).

El Estudio Técnico comienza a funcionar en

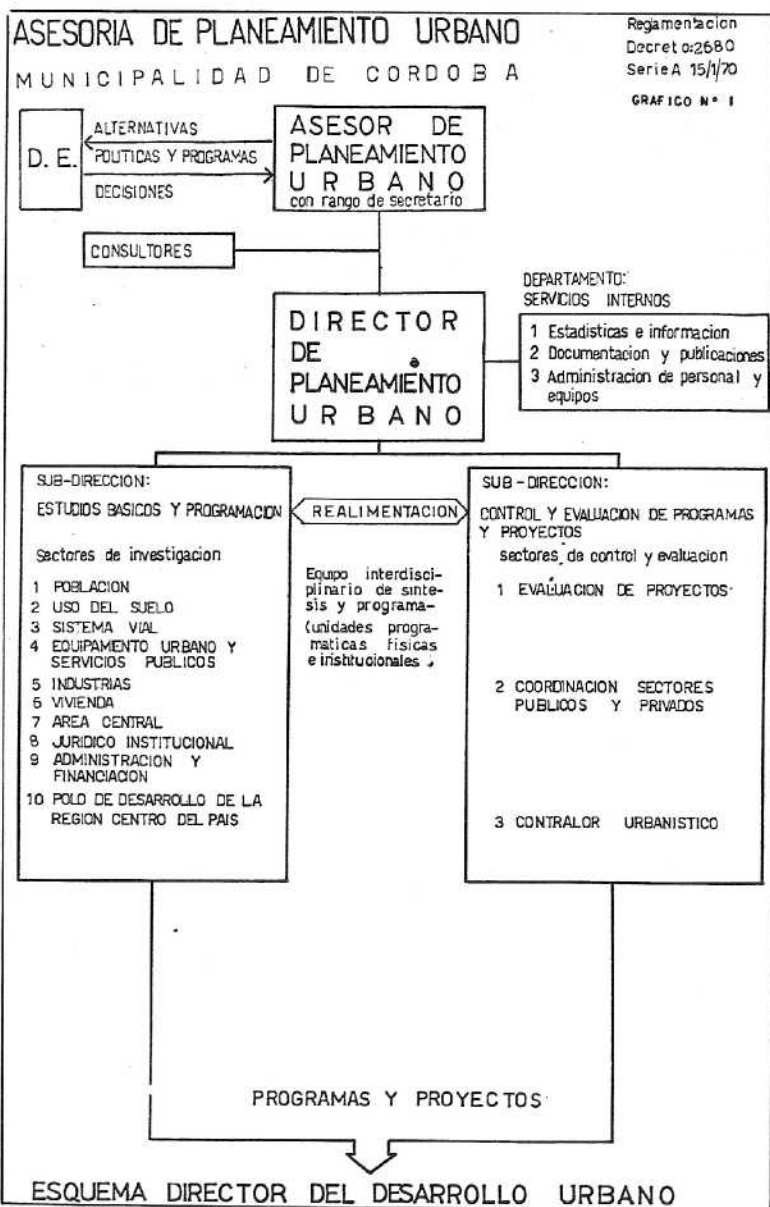
*** Como, por ejemplo, el Plan Regulador realizado en la década del 20, durante la intendencia de Emilio Olmos. (Plano 4).

1964 encontrándose organizado en 1965 en dos secciones: 1) taller (sectores vial, centro urbano, histórico y código edificación; equipamiento de servicios públicos y estructura de barrios; ordenamiento de barrios y loteos; paisajismo *); 2) funcional (estudios sociales, legales, económicos * y de zonificación *). Se mantiene la secretaría (administrativa) y la oficina de controlador urbanístico (atención de expedientes).

En 1968 se designa una comisión para la reorganización del Estudio Técnico de Planificación, creándose en el mismo año, por Ordenanza núm. 5.465, la Asesoría de Planeamiento Urbano, expresando dicha Ordenanza que "independientemente de las cinco secretarías y en relación jerárquica del Intendente, se constituirá la A.P.U., cuya competencia y funciones serán objeto de reglamentación especial". Es decir, que la citada Asesoría tiene un carácter de órgano "staff" no ejecutivo, ubicada a

nivel del D.E. y vinculada funcionalmente en forma directa con el Intendente y las Secretarías, tramitando sus problemas administrativos a través de la Secretaría de Administración y Servicios Internos. A la A.P.U. "le compete asesorar al D.E. en el establecimiento de políticas generales, programas sectoriales y proyectos estratégicos tendientes a posibilitar el establecimiento del Sistema de Planeamiento del desarrollo urbano de la ciudad de Córdoba". En el correspondiente decreto reglamentario se establecen sus objetivos, funciones, especificación de las tareas, plan de trabajo y la organización explicitada en el organigrama adjunto. (Gráfico número 1).

En 1975, por Ordenanza del presupuesto pasa a ser "Dirección de Planificación Urbana" dependiente del "Instituto Municipal de Asuntos Técnicos". Al desaparecer este último, la D.P.U. pasa al área de la Secretaría de Obras Públicas que es su situación actual **.



* Sectores que no funcionaron por falta de implementación.

4. Convenios importantes de carácter interjurisdiccional

En relación a la ejecución de estudios, realización de obras o prestación de servicios directamente vinculados con elementos de conformación de la estructura urbana, la Municipalidad ha efectuado diversos convenios, ya sea con otros municipios y/o reparticiones provinciales y nacionales. Entre ellos pueden citarse los que se explicitan a continuación, donde cabe destacar la significación del convenio realizado conjuntamente con el M.O.S.P. de la Nación y la D.N.V. como comitentes, a los efectos de que la U.N.C. llevara a cabo los estudios correspondientes a un Sistema Integral de Transporte Colectivo, Masivo y Rápido para la ciudad de Córdoba y su Área Metropolitana. (Cuadro número 2).

Con respecto al paquete de estudios correspondientes a los convenios con la U.N.C. cabe señalar que tanto el de Recomendaciones a Corto Plazo como el de Penetraciones Urbanas han sido entregados a los respectivos comitentes. Las Recomendaciones Preliminares para el Corto Plazo tienden al Ordenamiento y Racionalización del Tránsito Urbano a través de medidas a ejecutar en forma inmediata, sin requerir inversiones que hagan problemática su ejecución. Las recomendaciones están orientadas a: satisfacer la demanda de estacionamiento, fundamentalmente en el área central; a jerarquizar el sistema vial principal y caracterizar el sistema arterial secundario de calles colectoras y calles locales con diversos dispositivos de regulación de tránsito; a lograr un mayor control de transgresiones a las normas vigentes (e implementación de las que se aconsejan) y efectuar campañas de educación a los efectos de disminuir los accidentes; aconseja, además, sistemas de señalización luminosa y señalización vertical en

** Julio de 1976.

Córdoba
(Argentina)

- Con Municipalidad de Saldán, 1958: Prestación de servicios municipales y percepción de tasas.
- Con Dirección Provincial de Hidráulica, 1967: Definiciones sobre situaciones emergentes de las obras de Sistemización del Río Primero y La Cañada.
- Con Ministerio de Obras Públicas (Cba.) y Dirección Nacional de Vialidad, 1972: Vía de penetración de la autopista Córdoba-Litoral (nueva traza R.N. N.º 95).
- Municipalidad de Córdoba. MOSP de la Nación, DNV, Gobierno de la Pcia. de Cba. con Universidad Nacional de Córdoba (U.N.C.), 1972: Estudio de factibilidad de un Sistema Integral de Transporte Colectivo, Masivo y Rápido para la ciudad de Córdoba y su Área Metropolitana.
- Formulación de Recomendaciones a Corto Plazo para la solución de los problemas del Tránsito Urbano.
- 1973: Análisis de las vías de penetración de la Red Vial Principal en el Área Metropolitana de la ciudad de Córdoba.

relación a la red vial considerada. Cada paquete de medidas en relación a estacionamiento, jerarquización de vías según la clasificación tipológica-funcional elaborada, accidentes, señalización luminosa y señalización vertical, responde a un conjunto de políticas alternativas, de cuya evaluación han resultado las recomendaciones efectuadas. Para su implementación se han considerado normas jurídicas, dispositivos de regulación de tránsito (señales y marcas, semáforos, limitaciones de paso, de velocidad, giros y estacionamiento, sentido de circulación, protección del peatón, etc.), medios constructivos para mejorar la circulación, iluminación de vías, etc.

El Estudio de las Vías de Penetración a la Ciudad de Córdoba y su Área Metropolitana ha tenido como objeto principal conformar un Sistema de Penetraciones que brinde a los flujos de transporte regionales facilidades de acceso al área conurbada del Centro Urbano en cuestión, acordes con la función que éste debe cumplir como polo de integración regional. Este objetivo ha sido tomado en forma muy amplia, ya que, además de las vinculaciones con los polos externos al área en estudio, se ha tenido en cuenta la integración físico-espacial del área conurbada, a través de las vías que constituyen ejes preferenciales de expansión.

En el análisis, se han clasificado los accesos según la vinculación del centro urbano con el territorio nacional y regional, con el área metropolitana y con las zonas rurales inmediatas. Esta clasificación funcional ha permitido calificar el flujo canalizado por las mismas en cuanto a volumen y velocidad de operación (según el tipo de corriente vehicular generada). Sobre la base de estos factores, se han determinado las características físicas más apropiadas para cada uno de los accesos, definiéndose las trazas y perfiles correspondientes a las distintas vías de penetración.

En el caso del Estudio de Transporte Masivo, se elaboraron dos alternativas de redes de transportes con sus correspondientes medios, derivadas de otras tantas alternativas de desarrollo urbano. Las mismas han sido elaboradas a nivel de croquis preliminares de red, con las correspondientes especificaciones técnicas de los medios seleccionados, habiéndose llegado a una evaluación tentativa de las diferentes alternativas, como a la proposición de los correspondientes mecanismos de implementación orientados a los aspectos financieros, organizativos y jurí-

dicos (tanto referidos al Sistema de Transporte cuanto al ordenamiento físico del área metropolitana en relación al transporte). Lamentablemente, la evaluación final y conclusiones correspondientes no pudieron efectuarse, dado que el trabajo debió suspenderse a fines de 1974 por problemas económico-financieros.

5. Efectos de las acciones de planificación *

5.1. Etapas recientes y situación actual

Puede decirse que, coincidiendo con la primera etapa de una acción institucionalizada de planificación (década del 50), se produce una importación de las primeras ideas urbanísticas que llevó a la ciudad de Córdoba a adquirir ciertos elementos característicos de las teorías inglesas de cómo ordenar los asentamientos. Un ejemplo de ello lo constituye la Avenida de Circunvalación, actualmente en construcción a lo largo de la cual se previeron fajas y macizos forestales, como parte de un sistema de verdes que también se producía a ambos lados del Río Primero y zonas de barrancas ineptas para otros fines (Plano 5). Se pensó que este anillo externo constituiría una barrera para la expansión urbana, cuyo incremento de población se absorbería densificando el área interna. Las zonas externas a la misma se consideraron núcleos satélites, entendiéndose en general a la ciudad como un organismo conformado por una constelación de barrios con suficiente autonomía capaz de disminuir la presión sobre el área central.

También se previeron equipamientos a nivel urbano como estaciones terminales de pasajeros, de carga, localización de la Ciudad Universitaria, etc., de los cuales el citado en último término se ha ejecutado en gran parte. Asimismo se asesoró a reparticiones municipales y provinciales, colaborando —como ya se expresara anteriormente— en el proyecto de Sistemización del Río Primero, confeccionando el Plano de Sistemización de La Cañada, efectuando previsiones de agua y energía en relación al crecimiento de la población que orientaron los estudios que a tal efecto realizara la Dirección Provincial de Hidráulica, etc.

* La información para el desarrollo de este punto ha sido brindada por la Dirección de Planificación Urbana con la especial colaboración de la Arq. Sara Rossi, Jefe del Sector Uso del Suelo de dicha repartición.

Es evidente que este paquete de medidas y otras, que no alcanzaron concreción alguna, configuran lineamientos que hacen al ordenamiento de la ciudad, pero, lamentablemente, no se tienen en cuenta aspectos fundamentales como, por ejemplo, una política de control de la expansión urbana. Así se define la traza del anillo externo de cintura, no contemplando que la ciudad se expandía significativamente en razón de las nuevas implantaciones industriales, elementos motrices en el desarrollo del asentamiento, ni se han tenido en cuenta los factores de localización de la población. De allí que en la Avenida de Circunvalación, en lugar de ser derivadora de flujos regionales se transforme, en algunos de sus tramos, en verdadera barrera física entre sectores urbanos.

Es posible pensar, por lo tanto, que ésta ha sido una de las oportunidades importantes que, en el caso de la ciudad de Córdoba, quienes tenían que definir el crecimiento de la misma, es decir, quienes ostentan el poder político y la representatividad del pueblo, fracasaron en su función.

Con la reorganización de la acción de planificación (década del 60) no se tardó mucho en tratar de discutir la calidad técnica de los primeros lineamientos reguladores de la ciudad, posiblemente con argumentos algo opuestos a los anteriores, particularmente en el caso de limitar el crecimiento de la ciudad mediante la Avenida de Circunvalación, aunque estas ideas no fueron concretadas. No obstante, sí puede señalarse que, en términos parciales, es decir a nivel de ciertos proyectos particulares, existieron algunas realizaciones, ya sea como continuación de iniciativas anteriores o como nuevos aportes. Este es el caso de los estudios del Centro Histórico de la Ciudad, cuya legislación en vigencia ha permitido resguardar el carácter del área al mismo tiempo que su incorporación al uso cotidiano de la población. También se realizaron estudios referidos a Zonificación y Parques Industriales y análisis del tránsito a los efectos de definir la Red Vial Principal Urbana.

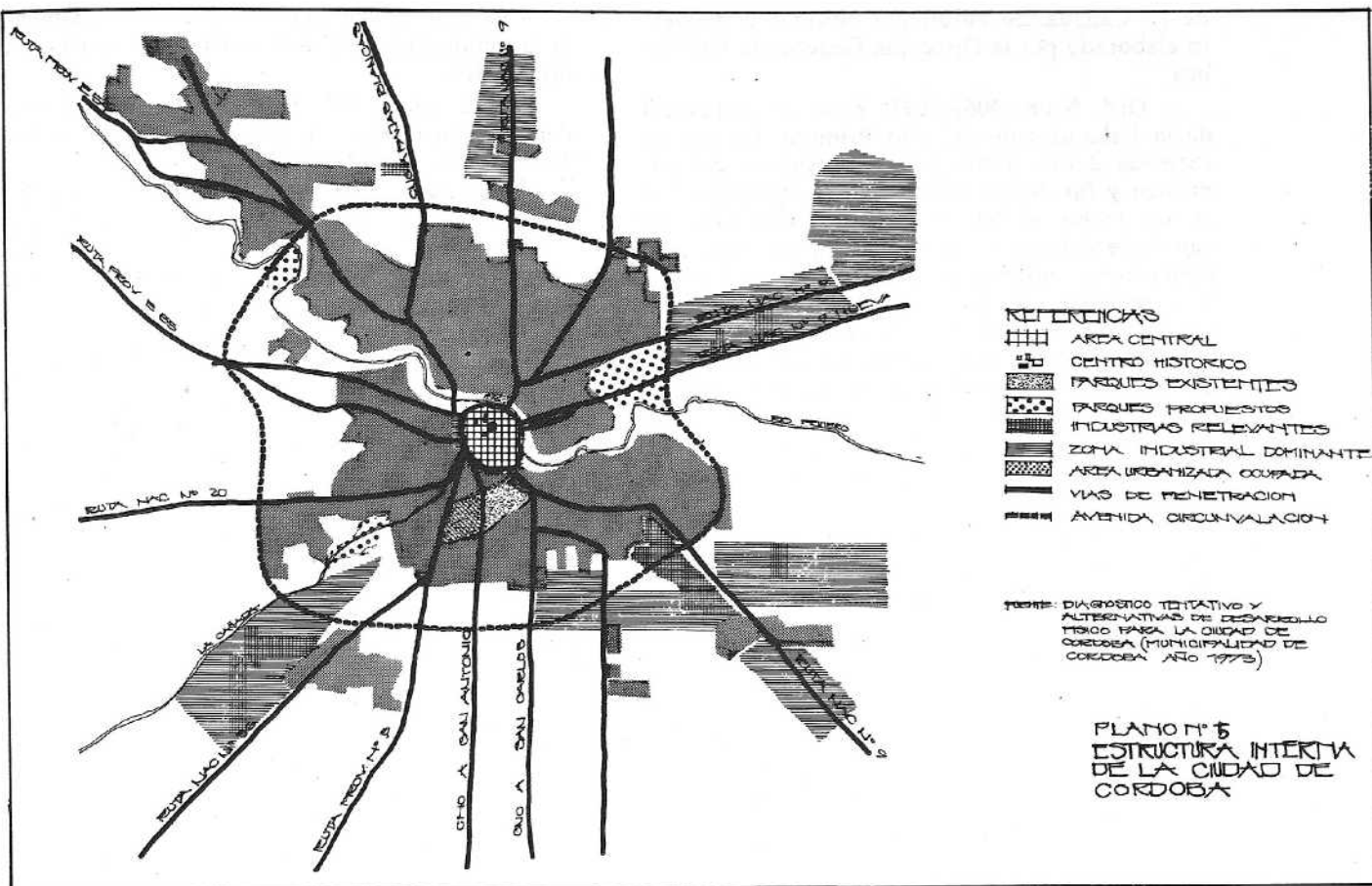
Es oportuno señalar que las imposibilidades para concretar un esquema regulador del crecimiento en ambos casos se debieron a ciertas restricciones técnicas (falta de organización interdisciplinaria de los equipos y otros aspectos). Esta segunda etapa llega hasta aproximadamente el año 1968 en que, creada la Asesoría de Planeamiento Urbano y reglamentadas su competencia y funciones, se posibilita a través de una estructura orgánica completa una positiva acción de apoyo técnico. Así se definió un "Área Metropolitana Tentativa que, fundamentada en consideraciones de accesibilidad, permitiera extraer conclusiones sobre el comportamiento funcional de interrelaciones polares de Córdoba", firmándose posteriormente un convenio entre municipios para la constitución de una Comisión de acción conjunta intermunicipal. Puede decirse que comienza un nuevo intento, el cual consiste particularmente en tratar de legislar en materia

de desarrollo de la ciudad, mediante un nuevo código de urbanización y edificación. A tal fin se contrata —alrededor de 1971— un equipo "ad hoc", de carácter interdisciplinario, que tiene como misión producir una nueva legislación, en base a propuestas y objetivos derivados de la A.P.U. Con muchos altibajos se realiza el diagnóstico de la legislación vigente en materia de edificación y urbanización; no obstante, una vez más, al llegar a la altura de definir ciertas pautas imprescindibles para el desarrollo de la ciudad, se produce el vacío de decisión política y por lo tanto la imposibilidad de avanzar en términos concretos.

A partir del año 1973 puede decirse que se inicia un período de importante producción técnica. En efecto, por primera vez en la historia de la planificación municipal, se elabora y publica —por parte de la oficina técnica respectiva— un diagnóstico de características integrales sobre la situación de la ciudad, el cual resulta un punto de partida imprescindible para que el poder político tome ciertas definiciones en materia de ordenamiento de la misma. Paralelamente a esta situación, la Universidad Nacional de Córdoba, mediante el financiamiento del Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación, inicia —en el año 1972— el estudio en materia de transporte y tránsito para el área metropolitana de Córdoba. Debido al hecho de no existir un plan urbano y entendiendo que el transporte no es nada más que un servicio a un determinado modelo de crecimiento de la ciudad definido políticamente, el equipo de la Universidad tiene que partir de la elaboración de diferentes alternativas esquematizadas por la Municipalidad para producir —obviamente— diferentes alternativas de redes y sistemas de transporte. Esta situación, indudablemente, se produce por la inexistencia —ya señalada— de un esquema director que posibilite la producción de una única solución técnica. Es decir, que una vez más, debido a las falencias en materia de políticas de crecimiento, los técnicos realizan esfuerzos exagerados para tratar de superar tales aspectos; por una parte, mediante la producción de diagnósticos, planteos de alternativas y otros elementos de juicio necesarios para la toma de decisiones por parte del poder político; por otra, en la elaboración de aspectos parciales que, encuadrados en los estudios orientados al ordenamiento del futuro crecimiento urbano (con el E.T.M.), permitan por su implementación preservar las posibilidades que el desarrollo de la estructura física de la ciudad presenta actualmente. Entre ellos se pueden destacar: *Regulación del uso del suelo industrial* (delimitación de zonas industriales dominantes y regulación del uso, fraccionamiento y edificación en las mismas*); aspectos procedimentales y clasificación de establecimientos y función interna de sub-zonas afectables a distintos usos admitidos**, estudios de regulación de usos industria-

* Ordenanza aprobada en 1975.

** Reglamentación respectiva elevada al D. E.



Córdoba (Argentina)

les compatibles con usos residenciales), *Sistema de áreas verdes con equipamientos a nivel urbano* (anteproyecto de ordenamiento del Parque del Oeste, delimitación de otras áreas de reserva en sectores S. y E.), *Estudios y propuestas de estructuración del Sistema Vial y Sistema de Transporte* (en relación al trabajo del E.T.M.); definición de la Red Vial Principal Urbana incluyendo el estudio de las principales vías de penetración. Con respecto a estas últimas se ha realizado un convenio con la D.N.V. en relación con el proyecto de la Ruta Nac. Núm. 9 (a Bs. As.), y se han gestionado convenios similares con respecto a las rutas nac. núm. 20 y 9 N. También se han efectuado gestiones ante la repartición citada, D.P.V. y D.I.G.Y.D., y diversas direcciones municipales, para la implementación de obras de interconexión vial urbana. Se elevó al D.E. la factibilidad de aplicación del registro sistemático de información de accidentes y sistema de control de transgresiones de tránsito (E.T.M.) y materialización de obras para el corto plazo (E.T.M.). *Reestructuración Ferro-urbanística*: se firmó en junio de 1974 un acta de intención con el F.C.N.G.M.B. para constituir una comisión mixta que propusiera actuaciones. *Ordenamiento de sectores particulares del asentamiento urbano*: como, por ejemplo, la regulación de la edificación y publicidad en el área histórica (modificación de la Ordenanza Centro Histórico) y otros sectores urbanos, especialmente ejes comerciales; regulación de usos y propuestas de mejoramiento de áreas pe-

tonales (anteproyecto de Ordenanza de Uso del Suelo Peatonal elevado al I.M.A.T. y a Sec. de Obras Públicas); propuesta de organización de circuitos turísticos en relación al patrimonio cultural de Córdoba (área urbana y sectores vecinos al ejido municipal). *Programas prioritarios de desarrollo urbano* con el objeto de mejorar el nivel de servicios y equipamiento y/o tender a la renovación de determinados sectores de la ciudad. Desde la *División de Ecología Urbana* se ha propuesto el control del deterioro ambiental urbano, promoción de medidas de mejoramiento del mismo y formación de una conciencia en la población al respecto. Desde un punto de vista *jurídico-institucional* se han proyectado instrumentos de regulación de usos de suelo y equipamientos, habiéndose efectuado estudios que requieren implementación en cuanto a la creación de un Fondo Urbanístico y a la organización de una Dirección de Expropiaciones.

5.2. Normas reguladoras producidas

De todos los aspectos aquí enunciados a través de los distintos períodos analizados, sólo algunos de ellos se han materializado en instrumentos legales, pudiendo enunciarse en una breve síntesis los siguientes:

— Ord. Núm. 3879/1942. Obras de Sistemización del Arroyo La Cañada. Se declara de utilidad pública y expropiable la franja de terreno uniforme de 40 m. (medidos entre líneas de edificación) a ocuparse por el cauce sistematizado

de La Cañada. Se autoriza a ejecutar el proyecto elaborado por la Dirección General de Hidráulica.

— Ord. Núm. 4067/1951. Zona de influencia de la Urbanización del Río Primero. La que se extiende 2 km. antes y 2 km. después del comienzo y fin de las obras (de sistematización) y en un ancho de 300 m. a uno y otro lado del cauce. Se definen las manzanas en las cuales los permisos de edificación deberán estar sujetos a la aprobación de la D.G.H., la prohibición de explotación de canteras y de suelta de animales. Se reglamenta el tránsito por las calzadas marginales (inundables) y la prohibición de acceso directo de las propiedades a las mismas, etc.

— Ord. Núm. 4359/1955. Líneas de edificación, apertura de calles, alturas, etc., en la zona de La Cañada.

— Dec.-Ord. Núm. 359/1957. Alturas, espacios verdes, restricción de instalaciones comerciales en barrio Parque Vélez Sansfield.

— Ord. Núm. 409/1958. Reglamenta Dec. 301 "D". Playas de estacionamiento administradas por la Comuna.

— Ord. Núm. 4545/1959. Autorización para demoler edificios antiguos de valor histórico y/o arquitectónico. Tiende a conservar la imagen histórico-edilicia de la Córdoba tradicional.

— Dec.-Ord. Núm. 673/1962. (Comienza a regir a partir del 1 de marzo de 1963). Aprobación del Código de Edificación de la Ciudad de Córdoba.

— Dec.-Ord. Núm. 989/1963. Disposición sobre Urbanizaciones y Subdivisiones. Trazados de calles, manzanas y lotes. Arbolado de calles y espacios verdes; de la provisión de agua y energía eléctrica, etc.

— Ord. Núm. 4822/1964. (Dirección de Tránsito). Reglamentación de cocheras y playas de estacionamiento administradas por particulares.

— Ord. Núm. 4992/1965. Reglamentación del uso de los espacios privados de retiros de edificación en la zona de La Cañada.

— Reglamento sobre edificaciones en zona del Centro Histórico, 1967. Dada la abundancia de normas legales producidas entre 1944 y 1964 se ve la conveniencia de reunir en un solo cuerpo jurídico las normas que atañen al Centro Histórico. Se procura: establecer una relación entre el volumen de la edificación posible y el tamaño de los monumentos, ensanchando calzadas y abriendo vías peatonales que faciliten la visión de los edificios; utilizar los monumentos como centros para crear lugares de interés y uso cívico, evitando perder el contacto entre lo actual y lo tradicional. Se reglamentan alturas, línea de edificación y pasajes peatonales.

— Ord. Núm. 5340/1969. Se declaran de utilidad pública y sujetos a expropiación los terrenos destinados a la construcción del futuro Mercado de Abastos.

— Ord. Núm. 5677/1970. Traza legal y retiros de edificación en rutas nacionales, provinciales y caminos municipales.

— Código de Publicidad, 1970. Se reglamenta la publicidad en el área central y ejes urbanos principales.

— Ord. Núm. 5888/1972. Reglamenta el uso del suelo en la zona de influencia de la Estación Terminal de Omnibus y F.C.

— Ord. Núm. 5921/1972. Fija localización de hoteles por hora sobre rutas de acceso y distancias al centro y con otros equipamientos (plazas, escuelas y culto). En el año 1974 se deroga prohibiéndose habilitación por 10 años, no aclarándose condiciones futuras de localización.

— Ord. Núm. 5884/1972 (modificatoria de la Ord. 989). Se especifican las características que deberán tener las obras de infraestructura con que obligatoriamente debe contar todo nuevo loteo; se requiere la aprobación del diseño preliminar por la Asesoría de Planeamiento Urbano, la cual evaluará la factibilidad de la localización, de la provisión de servicios y controlará la proporción de equipamientos y áreas verdes de acuerdo al número de viviendas del futuro asentamiento.

— Ord. Núm. 5922/1972 (completa al Código de Edificación). Modifica, para ciertos sectores urbanos los índices I.E.P. e I.O.S., estableciendo alturas máximas y retiros de línea de edificación según el número de unidades funcionales por lote (el número máximo de unidades funcionales admitidas se determina en relación a la superficie del terreno).

— Ord. Núm. 6129/1973. Establece calle de resguardo de loteos en relación a la Avenida de Circunvalación y retiros de línea de edificación.

6. Conclusiones

6.1. *El área metropolitana y sus mecanismos de gestión.*

Dentro del esquema regional, es indudable la significación de la ciudad de Córdoba como centro polarizador de la Región Centro. No obstante, la importancia del mismo no ha sido promovida a través de planes nacionales, y el modelo macrocefálico del sistema de centros urbanos existente a nivel del país, lejos de revertirse, tiende a consolidarse aún más, a través del tiempo.

Por otra parte, el proceso de metropolización que ha afectado a la ciudad no ha sido tenido en cuenta, ni desde el punto de vista institucional (mediante, por ejemplo, la creación de una oficina de acción a nivel metropolitano) ni desde el punto de vista de la obtención de un mayor poder de decisión para ordenar el asentamiento. A este respecto, cabe destacar que existen en el país otras experiencias donde se ha contemplado el funcionamiento de áreas metropolitanas con sus implicancias socio-económicas y físico-espaciales, a través de la creación de un ente



Córdoba
(Argentina)

interjurisdiccional como es el de la Prefectura del Gran Rosario*.

Cabe destacar, además, la pérdida creciente de funciones de los municipios de los grandes centros urbanos, como es el caso de Córdoba; ya que, si bien tienen facultades para determinar y controlar los usos del suelo dentro de sus límites jurisdiccionales para recoger tasas por los servicios que prestan y gravámenes al comercio y la industria, etc., sus presupuestos son deficitarios y su capacidad de inversión muy reducida en relación a los elementos infraestructurales que condicionan el crecimiento urbano. Así, los programas de viviendas, redes de O.S., gas, electricidad, construcción de escuelas, hospitales, etc., son financiados con recursos nacionales y, en menor grado, provinciales. De allí, que el rol del municipio, tanto política como institucionalmente, se ha ido debilitando, mientras se va fortaleciendo el de la nación y la provincia. En este sentido, puede señalarse como positiva la promoción por parte de la nación de estudios como el del Transporte Masivo, aspecto que sólo puede ser solucionado con el aval a este nivel desde el punto de vista económico-financiero.

A otra escala, también es importante señalar la pérdida de la participación en las decisiones de los organismos técnicos de planificación. Así, en relación a la estructura orgánica administrativa de la Municipalidad de Córdoba, la oficina de planificación urbana (en sus distintas denominaciones) se vincula primeramente con el D.E. a través de la Secretaría General (relación, más bien, de carácter formal), llegando luego a constituirse como un órgano de "staff" (no ejecutivo), a nivel D.E., y vinculado directamente con el Intendente y Secretarías. Esta ubicación varía fundamentalmente en los dos últimos años, ya que ha pasado a ser sólo una Dirección dependiente de una Secretaría.

Todo lo anteriormente expresado muestra que el problema de ordenamiento de la ciudad no se trata de ninguna manera del empleo de una u otra teoría de desarrollo urbano, sean éstas ecológicas, funcionalistas, utopísticas, etc. Por el contrario, se trata de que no existan importantes deficiencias en materia de definiciones políticas, las cuales —indudablemente— no resultan aisladas de la situación que, en el período histórico analizado, ha vivido el país. La falta de continuidad de los funcionarios encargados de la toma de decisiones, materializada por el cambio de alrededor de veinte Intendentes en el período comentado, sumado todo ello a la falta de conciencia política que existe sobre el tema en particular, hace que quienes tienen que tomar las decisiones se orienten preferentemente a la

solución de los problemas de corto plazo y/o a las soluciones de aspectos que no revisten trascendencia en relación a lo aquí tratado.

Indudablemente que —como ha quedado demostrado— entre política y desarrollo y/u ordenamiento de la ciudad existe una relación causal estricta; en la medida que ésta no se produzca, y que no haya una integración entre políticos y técnicos, resulta imposible pensar que los graves problemas que existen en la ciudad puedan ser solucionados. La inexistencia de una política clara para el desarrollo urbano puede ser interpretada como la existencia de una política del dejar hacer, lo cual redundará en graves perjuicios para los habitantes en su conjunto.

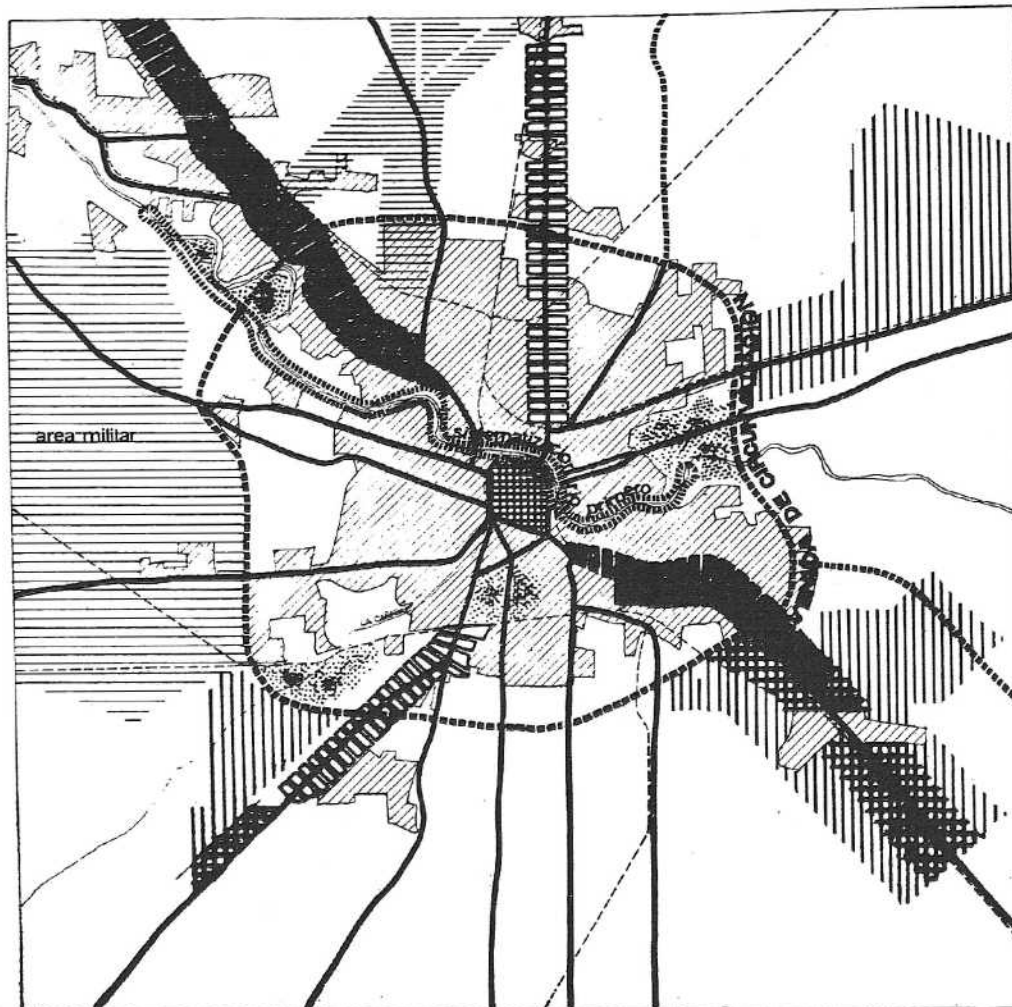
6.2. Comparación con otras áreas metropolitanas de América Latina.

Si bien es cierto que la problemática que plantea el área metropolitana de la ciudad de Córdoba tiene algunas características singulares, no por ello deja de tener importancia la gestión de un organismo de planificación que actúe a este nivel. En el caso de Córdoba, el mayor porcentaje de la población de su área conurbada se encuentra, en relación a la misma, localizado dentro del ejido municipal (uno de los más extensos del mundo, constituido por un cuadrado de 24 km. de lado), a diferencia de otras grandes ciudades donde el área metropolitana se ha conformado por agregación de distintas unidades administrativas. No obstante, el crecimiento espontáneo del centro urbano según un modelo de ejes preferenciales (Plano 6) que se prolongan más allá de los amplios límites antes citados, la existencia de instituciones provinciales y nacionales con poder de decisión sobre importantes obras de infraestructura y la estrecha relación de la ciudad con el área turística inmediata, generan problemas que sólo pueden ser solucionados a través de un ente interjurisdiccional.

Las posibles soluciones a esta complejidad que plantea el proceso de metropolización en los centros urbanos han sido consideradas, en algunos casos, a nivel de propuestas jurídico-administrativas y, en otros, a través de acciones materializadas por organismos ya constituidos. A manera de ejemplo, pueden citarse los siguientes: ciudades de La Paz (Bolivia), Asunción (Paraguay) y Rosario (Argentina).

Para el caso de la ciudad de La Paz, puede decirse que en el espacio territorial de la región metropolitana se superponen las funciones de planificación de varias instituciones públicas que elaboran planes, programas y proyectos, cuya localización se produce dentro de su espacio territorial. Esta situación, y la existencia de un proceso de metropolización en el centro urbano, "plantea la necesidad de instituir un organismo de planificación metropolitana que, convenientemente compatibilizado con el nivel regional y nacional, sea capaz de resolver eficientemente la problemática actual de la región involucrada,

* Ley N.º 6.551. Santa Fe, octubre de 1969. "Institúyese la Prefectura del Gran Rosario como ente responsable del Planeamiento del Área Metropolitana de Rosario, como parte integrante del Sistema Provincial de Planeamiento y Acción para el Desarrollo y vinculado al Sistema Nacional de Planeamiento y Acción para el Desarrollo.



EJES PREFERENCIALES DE DESARROLLO

FUENTE:

Diagnostico Tentativo
y Alternativas de
Desarrollo Físico para
la Ciudad de Córdoba

A.P.U
Municipalidad de Córdoba
Año 1973

PLANO N° 6



como así también definir las líneas de evolución futura en concordancia con los objetivos nacionales de desarrollo económico y social. Este nuevo nivel de planificación —integrado con los existentes— llevará como objetivo fundamental la elaboración de planes y políticas de desarrollo y ordenamiento para: a) la totalidad de la región metropolitana (entendiendo como tal el espacio departamental, con el cual la ciudad de La Paz mantiene las relaciones de mayor intensidad); b) el área metropolitana de la ciudad (considerada como aquella porción de territorio interna de la región metropolitana, que presenta una continuidad física en cuanto a su nivel de urbanización o tendencias de ser urbanizada en el corto plazo); y c) la institucionalización de un proceso continuo de planificación en las distintas reparticiones intervinientes^{*}. Para el caso de la ciudad de Asunción, se han efectuado recomendaciones similares en cuanto a la gestión de la planificación en el ámbito metropolitano^{**}. Así se considera conveniente evaluar la posibilidad de establecer un sistema de coordinación institucional en el área metropolitana de Asun-

ción que se estructure sobre la base de un solo organismo público de coordinación creado a tal fin (con representación de todos los municipios y de los organismos nacionales), con funciones de apoyo para el corto plazo y de decisión y ejecución, a partir del vencimiento del mismo, para el futuro.

Teniendo en cuenta lo antedicho, instrumentalmente se deberá: 1) para el corto plazo, crear una Comisión Intergubernamental con representantes de los órganos ejecutivos de los municipios y del Gobierno nacional (pudiendo asimismo incorporarse representantes de los órganos deliberativos); 2) crear, en definitiva, un Gobierno para el área metropolitana. La Comisión y el Gobierno antes mencionados sólo ejercerán aquellas atribuciones necesarias para el establecimiento y, en su caso, ejecución del Plan de Desarrollo para el Área Metropolitana.

La Comisión realizaría estudios y tareas de asesoramiento, información, evaluación, etc., referidos principalmente a:

— El establecimiento de los objetivos de desarrollo metropolitano.

— La elaboración del Plan de Desarrollo del Área Metropolitana.

— La coordinación de acciones en el corto plazo referidas al desarrollo de sectores estratégicos y aplicación de normas preliminares de planificación.

* José Luis Ramos y otros. Diagnóstico Preliminar de la Región y el Área Metropolitana de La Paz (Bolivia). Febrero de 1975.

** José Luis Ramos. Metodología para elaboración del Plan de Desarrollo Metropolitano de la ciudad de Asunción (Paraguay). Septiembre, 1973.



Córdoba (Argentina)

— La evaluación de los resultados de la aplicación de las medidas propuestas. Al Gobierno del área metropolitana le correspondería fundamentalmente:

1. Decidir sobre:
 - La aprobación del Plan de Desarrollo para el Área Metropolitana.
 - La sanción de los instrumentos legales que implementan el Plan.
2. Ejecutar:
 - El control referido a la aplicación de las disposiciones legales que implementan el Plan.
 - La implementación económico-financiera del Plan.
 - La implementación física del Plan (obras básicas de infraestructura y equipamiento).

Provincial de Planeamiento y Acción para el Desarrollo y vinculado al Sistema Nacional de Planeamiento y Acción para el Desarrollo". El área urbana y conurbada de Rosario abarca varios municipios y comunas con problemas que desbordan los límites de cada uno, se interrelacionan y, por lo tanto, requieren un tratamiento conjunto y un planeamiento común. Cabe destacar, sin embargo, que la constitución de dicho organismo tiene como principal objetivo la integración de los intereses de las distintas jurisdicciones en una única comunidad socio-económica, pero que de ninguna manera considera aspectos que son de índole exclusivamente local. Es decir, que este ente es el responsable de la planificación de la estructura básica del área metropolitana a un nivel intermedio entre la planificación local y la provincial, dependiendo del Poder Ejecutivo de la provincia. La Prefectura del Gran Rosario se integra a través de:



La creación de un Gobierno metropolitano implica que ciertas atribuciones de los municipios serían asumidas por el mismo, creándose en esta área un Gobierno a dos niveles con esferas de competencia diferenciadas.

Dado el alcance y las características de las funciones a asumir por el Gobierno metropolitano, el mismo deberá estructurarse sobre la base de un órgano deliberativo y de un órgano ejecutivo. En lo que hace a la integración de ambos órganos se estima conveniente la inclusión de representantes, tanto municipales como nacionales, elegidos por los órganos deliberativos y ejecutivos de ambos niveles de gobierno (constitución derivada-elección indirecta). Además se considera viable se analice la posibilidad de que el órgano ejecutivo sea colegiado (sistema de comisión) e incluso que de él dependa un gerente o "manager".

En el último de los ejemplos citados se puede hablar no sólo de la concepción de un ente de planeamiento con la participación de distintas jurisdicciones interrelacionadas, sino de su concreción, al haberse instituido en el año 1969 la Prefectura del Gran Rosario "como ente responsable del Planeamiento del Área Metropolitana de Rosario, como parte integrante del Sistema

a) El Directorio (deberá formular el Plan de Desarrollo del área, proponer a la asamblea y realizar las gestiones de índole jurídico-administrativa y económico-financiera). La Asamblea de Intendentes y Presidentes de Comunas (de carácter resolutivo, aprobará los planes, programas y proyectos, presupuesto de gastos, etc.). La Secretaría Técnica de Planificación (asesora en la formulación de los objetivos y metas y elabora el Plan de Desarrollo), el Prefecto (a cuyo cargo estará la dirección ejecutiva y administración de la Prefectura). (Ver gráfico núm. 2).

En síntesis, habiendo analizado lo que ocurre respecto al área metropolitana de Córdoba y en relación a procesos de otras ciudades argentinas y latinoamericanas, puede afirmarse que el sector administrativo, y la gestión referida al problema particular, se ha quedado rezagado en relación al proceso de urbanización y metropolización de Córdoba, es decir, el proceso en sí ha llegado a superarlo, sin que se advierta hasta la fecha una clara intención de institucionalización. Esta situación, posiblemente, no sólo deba ser comprendida desde el propio nivel municipal, sino también promocionada desde el nivel provincial y nacional a través de una política de desarrollo urbano.